ŻEGLARZ POLSKI

Le navigateur polonais — The Polish Sailor

PRZEGLĄD TYGODNIOWY

poświęcony sprawom żeglugi morskiej i rzecznej ze szczególnem uwzględnieniem potrzeb i zadań żeglugi polskiej.



Ceny ogłoszeń: za drobne ogłoszenia handlowe 20 gr za wiersz milimetrowy trzyłamowy. Za powtórne ogłoszenia 30% zniżki. Większe i stałe ogłoszenia według umowy.

Redakcja i administracja: TCZEW, ul. Hallera 17. Adres pocztowy: Tczew „Żeglarz Polski". — Konto: P. K. O. 170 044. Wszystkie materjały i artykuły umieszczone w piśmie są płatne. Rękopisów redakcja nie zwraca.

Prenumerata „Żeglarza Polskiego" wraz z miesięcznikiem ilustrowanym „Morze", wynosi 13 zł rocznie, 6 zł 50 gr półrocznie, 3,25 zł kwartalnie, które przekazywać należy do administracji „Żeglarza Polskiego".

PRENUMERATA na r. 1927: Rocznie w kraju 6 zł, zagranicą 11 zł; Półrocznie w kraju 3 zł, zagranicą 6 zł, Kwartalnie w kraju 1,50 zł. Do Argentyny, Austrji, Belgji, Bułgarji, Czechosłowacji, Estonji, Jugosławji (S.H.S.), Francji, Łotwy, Portugalji, Rumunji, Węgier i na obszar W. M. Gdańska: rocznie 9 zł, półrocznie 5 zł, kwartalnie 2 zł 50 gr. W mieście i w porcie Gdańska jak w kraju. Prenumeratę prosimy wpłacać na konto P.K.O. 170044, lub przekazem pocztowym pod adresem administracji pisma w Tczewie. Zmiana adresu 50 gr

Na 1 kwartał 1927 r. można abonować „Żeglarza Polskiego" również na poczcie.

Komitet Redakcyjny: J. R. Klejnot, inż. mor. A. Ciechanowski, ***. **Cena 15 gr.**

Nr. 47. Rok wydania piąty. | TCZEW, dnia 23 grudnia 1926 r. | Ogólnego zbioru Nr. 157

DO NASZYCH SZANOWNYCH CZYTELNIKÓW.

Wobec zwiększenia objętości naszego pisma z dn. 1 stycznia 1927 r. prenumerata wynosić będzie: rocznie 6 zł, półrocznie 3 zł, kwartalnie 1 zł 50 gr.

Rocznik 1926, wraz z przesyłką, 4 zł; 16 numerów od 1. IX. 1925 do 1. I. 1926 — 1 zł. Dalsze numery wstecz, aż do 1. I. 1922 wysyłamy tylko naszym prenumeratorom i zbiorom bibljotecznym za poprzedniem porozumieniem listownem.

Zwracamy uprzejmie uwagę Szan. Czytelników na ogłoszenie nasze na ostatniej stronie niniejszego numeru, dotyczące „Almanachu Żeglarza Polskiego" na 1927/28, którego cena zniżona dla naszych rocznych prenumeratorów na r. 1927, oraz wspólnych rocznych prenumeratorów z „Morzem" wynosi **2 zł 50 gr,** wraz z przesyłką.

Poprzednie wydania „Almanachu" (1923 i 25) są całkowicie wyczerpane.

Królowa mórz.

Anglja, królowa mórz, dziś wszechwładnie niemal panująca na wszystkich oceanach — miała swój okres nietyle może niewolnictwa morskiego — ten zresztą tonie w pomroce dziejów — lecz okres niemocy morskiej i całkowitej prawie zależności od innych państw.

Dla nas może być szczególnie interesującym wizerunek tej niemocy i analiza jej źródeł; tu i tam, znajdziemy wiele pouczającego, oraz napełniającego otuchą i zachęcającego do wysiłku.

Kiedy w okresie walk Polski o Bałtyk, Dymitr Solikowski namawiał naszych przodków do użycia państwa morskiego („Dominium Maris"), mówiąc — a był to rok 1573, — że „kto nie używa go, z wolnego, niewolnikiem się stawa, i z pana — kmieciem" — w tym samym roku parlament angielski uchwalał słynny „Navigation Act" celem pobudzenia rozwoju ekspansji morskiej.

Potęga morska ówczesnej Anglji była w stanie opłakanym: porty niezdatne do użytku, budowa statków zaniedbana, marynarka i handel morski całkowicie w ręku Holendrów i Duńczyków. Wydanie „Navigation Act" poprzedziły szczegółowe badania przyczyn niezdolności Anglji i Szkocji do konkurencji, oraz szukanie środków zaradczych.

Wydaje się to poprostu niewiarogodnem, a jednak zostało udowodnione, że podstawą potęgi Zjednoczonego Królestwa, — zagrażającego podówczas nawet niezależności Anglji — było rybołóstwo śledziowe, oraz przemysł i handel śledziami!

Dwa tysiące okrętów holenderskich zwanych „bus", dostarczało przeszło 1 miljon beczek śledzi rocznie — sprzedaży których głównie zawdzięczały Holandja i Danja swoje bogactwa, rozwój floty handlowej i opanowanie kolonji. Znaczenie rybołóstwa śledziowego i handlu śledziami staje się zrozumiałem, gdy wyjaśnimy, że Holandja posiadała wówczas zupełny monopol w tym zakresie. Monopol ten utrzymał się dzięki wynalezieniu w pierwszej połowie XIV wieku przez Wiljama Beukelsa z Biervelt sposobu konserwowania śledzi przy pomocy soli. Wynalazek udoskonalono i przepis trzymano w tajemnicy, a ze strony rządu wprowadzono nadzór nad jednostajnością produktu i dobrem przygotowaniem tegoż. Zwalczano zagranicą wszelkie wysiłki konkurentów. Gdy dodamy, że w tym czasie trudno było naogół o pożywienie i produkty były drogie, ryby zaś ceniono szczególnie ze względu na surowe przepisy kościelne dotyczące postów — stanie się zrozumiałem, że ta dziedzina przemysłu morskiego mogła odgrywać poważną rolę w stosunkach państwowych a nawet międzynarodowych.

Politycy angielscy widzieli główny sposób przywrócenia krajowi straconej potęgi morskiej — w rozwoju rodzimego rybołóstwa. Dowodem powyższego twierdzenia może służyć następujący przykład. Dwa lata przed wydaniem

„Navigation Actu“ „minister Cecil zdawał sprawozdanie parlamentowi o środkach zwalczania potęgi morskiej Holandji. Na pierwszem miejscu umieszczono: popieranie przemysłu rybnego“; dalsze dopiero punkty dotyczyły rozwoju handlu zamorskiego, oraz popierania korsarstwa. Również wspomniany „Navigation Act“, otwierający nową stronicę w historji Anglji — zawiera szereg postanowień dotyczących rybołóstwa i przemysłu rybnego. Jednocześnie, ponieważ w protestanckiej Anglji zapotrzebowanie ryb było minimalne, powstał projekt, by przez dwa dni w tygodniu narzucić całej ludności przymusowy post.

Jednakże te i szereg innych zamierzeń, dłuższy czas pozostały bez rezultatu, dopiero niezawsze fortunne wojny prowadzone przez Holandję przyczyniły się do upadku jej handlu, torując drogę na osamotnione rynki angielskim i szkockim rybakom.

Zwyciężywszy w walce o śledzie Anglja uzyskała klucz do potęgi morskiej. Nie należy więc i nam, przechodzącym obecnie okres zapoczątkowania marynarki własnej — mówić z pogardą o śledziach i „rollmopsach“. Płacimy przecie dziesiątki miljonów złotych rocznie za sprowadzone z zagranicy śledzie i tym kosztem, my, ubodzy, utrzymujemy tysiące obcych rybaków, podczas gdy polscy rybacy na wybrzeżu żyją w nędzy. Musimy i my także rozpocząć „walkę o śledzia“, a zahartowani w tym wcale niełatwym do wygrania biegu — pewniej dojdziemy do opanowania innych dziedzin morskich.

J. Borowik.

Flota holownicza morska T-wa Wisła-Bałtyk w Tczewie.

Flota holowników morskich i lichtug morskich towarzystwa żeglugi morskiej „Wisła—Bałtyk“ z siedzibą w Tczewie na dzień 1. I. 1927 składa się z następujących jednostek:

Holowniki:

„Tyran“ (ex Vulkan),
„Orkan“ (ex Angora),
„Bagatela“ (ex Brussa),
„Krakus“ (ex Brussa),
„Sambor“ (ex Simson),
„Rybak“ (ex Seeadler).

Lichtugi morskie (obok ładowność w tonach rej. netto):

Janek 633 (ex Saale),
Jurek 634 (ex Mosel),
Antek 370 (ex Kobold),
Felek 382 (ex Presse),
Edek 352 (ex Sattenfelde),
Stefek 392 (ex Universum),
Bolek 369 (ex Chronik),
Bartek 373 (ex Kosmos),
Bronek 373 (ex Nation),
Burek 369 (ex Daheim),
Wacek 382 (ex Bazar),
Wojtek 377 (ex Ulk),
Franek 382 (ex Post),
Alek 361 (ex Jugend).

Wszystkie te statki mają za port macierzysty Tczew. Łączna ładowność 14 lichtug wynosi 5 749 ton r. netto nośność zaś przeszło 10 000 ton.

P r z y p. r e d. Z nazwami lichtug nie wszystko jeszcze jest w porządku. Nazwa psia — „Burek“ jakoś się dotąd nie chce usunąć z pośród trzynastu imion ludzkich, chociażby i zdrobniałych. Towarzyszami „Burka“ mogą być: „Kruczek“, „Łysek“, nigdy zaś „Janek“ „Bartek“ „Bronek“. A więc?...

Żegluga wewnętrzna.

Ruch przez szluzę Einlage w listopadzie.

W ubiegłym miesiącu ruch co do ilości towarów, w stosunku do poprzedniego miesiąca wzrósł.

Przeszły bowiem w kierunku portu gdańskiego 733 statki o łącznej nośności 131 805 ton (w poprzedn. miesiącu 836 statków o łącznej nośności 140 675), towarów jednak przewieziono 82 575 ton, w poprzednim zaś miesiącu 81 062 tony, z czego widać, że tonaż był lepiej wykorzystany w listopadzie. To samo daje się zauważyć na ruchu z portu gdańskiego. W tym kierunku przeszły szluzę w listopadzie 693 statki o łącznej nośności 117 272 tony (w poprzedn. miesiącu 832 statki o łączn. nośności 135 131 ton) bez towarów przewieziono w listopadzie 17 269 ton, w październiku 12 359 ton.

Po jedenastu miesiącach ruchu już widać jak ukształtował się ruch przez szluzę w ciągu bieżącego roku w stosunku do lat poprzednich. Ruch tonażu w obie strony przewyższył ruch zeszłoroczny o przeszło 100 proc., ruch 1912 r. o blisko 50 proc.

Ilość przewiezionego ładunku w r. bieżącym przewyższa zeszłoroczną o przeszło 300 proc. ku Gdańskowi, lecz w górę rzeki jest nawet o 3 proc. mniejsza niż w zeszłym roku. W stosunku do r. 1912 ruch towarów ku Gdańskowi jest w roku bieżącym o 160 proc. większy, w kierunku od Gdańska o 75 proc. mniejszy.

Łączne ilości towarów przewiezionych przez szluzę Einlage w r. 1912 i 1926 r. w obie strony są prawie równe. Tonaż natomiast jest o blisko 50 proc. większy.

Można więc przyjąć, że w r. bieżącym ruch na dolnej Wiśle przekroczył ruch przedwojenny, co stanowczo obala zmyślone wiadomości prasy sąsiedniego państwa, kolportowane również w Gdańsku o rzekomym złym stanie żeglugi na Wiśle.

Kronika światowa
żeglugi i budowy okrętów.

DANJA.

Zupełny brak węgla na Islandji. W najbliższym czasie zostanie unieruchomiona z powodu braku węgla cała flota trawlerów islandzkich. Zapasy węgla są wyczerpane. Przy istniejących cenach na węgiel rybołóstwo pełnego morza nie może się opłacać.

TURCJA.

Ruch portu w Konstantynopolu we wrześniu. Ze strony Dardanelów zawinęły 294 statki o łącznej ładowności 512 168 t. r. n.; od strony Rawaku 294 statki o 1. ład. 423 518 t. r. n. Jak widać, ruch obecny Konstantynopola przewyższa o 35 proc. ruch portu gdańskiego, przyczem jednak większość statków znajduje się w tranzycie.

Nasza kronika portowa i żeglugowa.

Polskie statki handlowe otrzymały już fracht na pięć podróży. Będą woziły drzewo pomiędzy Gdynią a portami francuskiemi. Pierwsze dwa większe statki handlowe polskie „Poznań“ i „Wilno“, których przybycie z Cherbourga nastąpi w dniach najbliższych, już otrzymały zamówienie na przewóz kopalniaków z Gdyni i Gdańska do portów północnej Francji. „Poznań“ otrzymał fracht na cztery podróże, „Wilno“ na jedną podróż. Nowozakupione statki konstrukcyjnie są obliczone na przewóz drzewa, a że przewóz drzewa jest zyskowny, więc pierwsze zafrachtowanie ich można uważać za bardzo korzystne. W drodze powrotnej statki otrzymają fracht z Rotterdamu.

„Poznań“ przybędzie do Gdyni niebawem, „Wilno“ się spóźni. Pierwszy z okrętów handlowych polskich, zakupionych we Francji, „Poznań“, jak donoszą z Caen, zakończył już próby i ładuje węgiel w Cherbourgu na podróż do Gdyni. Przybycia jego oczekiwano na 19 grudnia, kiedy odbyć się miała zapowiedziana tu uroczystość przyjęcia statków w ich porcie macierzystym. „Wilno“ jednak prawdopodobnie się spóźni, gdyż próba jego w Caen musiała być powtórzona i statek dopiero dziś udał się do Cherbourga. Wobec tego przewiduje się przesunięcie uroczystości przyjęcia statków na święta Bożego Narodzenia.

Zakup żaglowca ćwiczebnego dla marynarki wojennej. (AP). Zakup trzymasztowego szkunera ćwiczebnego dla marynarki wojennej, o którym mówiono już oddawna, stanie się wkrótce faktem. Odpowiedni statek już znaleziono i wysłano dla odbioru jego zagranicę osobę dobrze znaną w kołach polskich żeglarzy. Ogłoszenie kupna nastąpić ma wkrótce. Żaglowiec liczy ok. 300 ton netto, nośność jego sięga 500 ton; posiada on pomocniczy motor. Nabycie jego pozwoli praktycznie, oszczędnie, lecz i wszechstronnie szkolić kadry oficerska naszej marynarki wojennej.

Gdynia.

Powiat morski w Gdyni. — Rozporządzeniem Prezydenta Rzeczypospolitej z dn. 30 października r. b. („Dz Ust. R. P.“ nr. 117, poz. 678) całe nasze pobrzeże morskie wydzielone zostało w odrębną jednostkę administracyjną, nazwaną „powiatem morskim“. Siedziba władz powiatowych jest Gdy

a. Pierwszym Starostą Morskim zo- ,ie popularny w Polsce entuzjasta ırza — Gen. Mariusz Zaruski, jego stępca — P. K. Bielecki, obecnie za- :pca komisarza Rządu w Łodzi.

Utworzenie powiatu morskiego ma celu skonsolidowanie działalności adz państwowych na wybrzeżu mor- iem, a w szczególności w Gdyni. ecjalny charakter prac nad morzem i ecjalne potrzeby pobrzeża wymagają wnej lokalizacji kompetencyj na miej- u iześrodkowania różnych agend w lnem ręku. Zarząd zwierzchni nad rtem w Gdyni, działalność urzędów rskich na pobrzeżu, akcja budowla- , wywłaszczeniowa, inwestycje kole- ve etc. — tak się to wszystko na ka- ym kroku przeplata ze sobą, że już dawna odczuwana była potrzeba u- orzenia na miejscu osobnej instancji, óra zostałaby wyposażona w specjal- pełnomocnictwa rozstrzygania je- ych zagadnień bezpośrednio na miej- u, a odsyłania innych, szczególnie ażnych, do decyzji władz centralnych Warszawie, lecz już w formie wnio- ów, uzgodnionych ze wszystkiemi onami zainteresowanemi. Dotąd nie ało to miejsca, i każda z tych spraw ła dyrygowana bezpośrednio z War- awy.

W związku z takim celem reorgani- cji, Staroste Morskiego obdarzono ecjalnemi pełnomocnictwami. W za- esie funkcyj ściśle administracyjnych arosta Morski podlega Wojewodzie omorskiemu) narówni z innymi sta- stami, poza tem jednak ma sobie zekazane przez poszczególnych Mi- strów resortowych w drodze specjal- ch rozporządzeń, niektóre działy ad- ministracji, zespolone z administracją ólną. W sprawach tych Starosta Mor- i stanowi instancję pośrednią pomię- y resortową władzą wykonawczą I. stancji na miejscu, a odnośnym Mini- rem, i ma prawo decyzji samodziel- j w zakresie powierzonych mu kom- tencyj. Np. Minister Przemysłu i andlu specjalnem rozporządzeniem odporządkowuje Staroście Morskiemu rząd Marynarki Handlowej na Wy- zeżu (narazie w Wejherowie) oraz rząd Budowy Portu w Gdyni.

Ta nowa organizacja administracji aszego pobrzeża morskiego pozwala zypuszczać, że odtąd praktyczne roz- iązanie wielkich zagadnień na morzu i ıd morzem pójdzie sprawniej i szyb- ej. (Przem. i Handel).

Świąteczna przerwa w budowie por- u. W dniu 18 b. m. firma „Hoigaardt Schultz", która prowadzi w Gdyni udowę nabrzeży, przerwała na okres wiąteczny swe prace, które ma roz- cząć na nowo dopiero 15 stycznia. edynie draga jej „Passepartout" refu- ,je jeszcze w dalszym ciągu południo- 'e molo, jednak za parę dni, wraz z borem pogłębiającym i przekopują- m basen wewnętrzny firmy „Acker- ıann i v. Haaren" również zakończy wą pracę przedświąteczną.

Chwilowy zastój w porcie gdyńskim. 'rzewidywane ożywienie podczas wiąt. Po wyjściu na morze duńskiego /s Knud Villemoes w dniu 17 b. m. nastąpiła chwilowa przerwa w ruchu portowym, spowodowana nienadejściem na czas statków, a to czy z powodu burzliwej pogody dni ostatnich, czy też z powodu złych obliczeń firm, te statki frachtujących.

Prócz braku w porcie statków węglowych przyczynił się do tego chwilowego zastoju dość silny wiatr w nocy z 18 na 19 b. m., dzięki któremu francuski s/s Chateau Yquem, który 18 wieczorem przybył na redę dla załadowania w Gdyni większej partji kopalniaków, nie mógł być wprowadzony do portu i pozostawał do dziś nadal na kotwicy. — 19-go przybył z Gdańska s/s Frida, w najbliższych zaś dniach spodziewany jest cały szereg nowych statków, tak że święta w porcie wypadną dość ruchliwe, niezależnie nawet od tego, czy „Poznań" i „Wilno" spóźnią się ze swem przybyciem z Cherbourga.

Przeniesienie kapitanatu portu w Gdyni. Kapitanat portu przeniesiony został ze swej dotychczasowej siedziby w baraku do nowego gmachu, stanowiącego część przyszłego Urzędu Marynarki Handlowej. Całość tego ostatniego ma być wykończona w ciągu r. 1927.

Ostatnia wielka burza bez skutków w Gdyni. Okręty, które nie chciały opuszczać portu. (AP). Ostatnia silna burza w Gdyni, trwająca całe dwie doby, ze względu na swój kierunek od zachodniego do północno-zachodniego, nie przyczyniła w porcie ani żadnych szkód, ani też nie wpłynęła prawie na ładowanie. Przerwa w ładowaniu powstała jedynie z powodów dotychczas w Gdyni nie notowanych: oto statki „Casablanca" i „Anna", po wzięciu całego ładunku węgla, nie chciały wobec burzy opuszczać portu, ani też wyjść na redę, dokąd jednak z pod Gdańska i od strony morza schroniła się wielka ilość innych statków.

Ruch pasażerów w Gdyni. W dniu 8 b. m. przybył z Le Havre do Gdyni pasażerski par. „Pologne" przywożąc 9 ton ładunku mieszanego i 11 pasażerów, w czem 1-go klasy I-ej, 2-ch II-ej i 8-miu IIIej. Ze względu na brak miejsca w porcie statek pozostał przez całą dobę na redzie, skąd pasażerowie byli przewiezieni na ląd na hol. Ursus. Następnego dnia rano „Pologne" przybiła do starego nabrzeża i, po zabraniu 1 tony ładunku, 3-ch pasażerów I-ej klasy, 30-tu II-ej i 540-tu III-ej, w czem także i załogi na dalsze 3 polskie statki zakupione we Francji, odeszła tegoż dnia wieczorem z powrotem do Le Havre. Następne przybycie „Pologne" spodziewane jest na 12 stycznia.

Rekord szybkości załadowania dźwigami. Wydajność pracy dźwigów zwiększa się dzięki wyrabianiu się maszynistów kranowych z dniem każdym. Dużo do życzenia pozostawia jeszcze jedynie współpraca robotników w podstawianiu na czas wagonów, oraz w rozsypywaniu przy końcu ładowania węgla wewnątrz ładowni. Idealna współpraca podczas prób dźwigów na wydajność wykazała 145 ton na godzinę, gdy w tym samym czasie normalne ładowanie odbywało się z szybkością przeciętną 40 do 60 ton na godzinę. Rekordu szybkości dokonała ostatecznie w nocy z 7 na 8 bm. firma Boismine, załadowując w ciągu 6 godzin na statek „Ellen" 500 ton węgla.

Powiększenie sprawności portu w Gdyni. W porcie gdyńskim zostało ukończone refulowanie dalszych 60 metrów nowego nabrzeża, które wkrótce, po przedłużeniu w tym miejscu torów kolejowych, będzie oddane do eksploatacji władzom portowym. W ten sposób stworzy się przy nowem nabrzeżu jeszcze jedno miejsce dla przeładunku węgla. Podniesie to znacznie wydajność przeładunkową Gdyni, gdyż obecnie wyczuwa się tu dotkliwy brak miejsc przeładunkowych, z powodu wzmożonego ruchu statków morskich.

Ruch portu gdyńskiego za tydzień. W ostatnim tygodniu przybyło do naszego portu 8 statków morskich (7 parowców, 1 holownik) o łącznej ładowności 5 606 ton r. netto. W tej liczbie było statków polskich 1, szweckich 3, norweskich 2, francuskich i duńskich po 1. Francuski parowiec Pologne przywiózł 9 pas. i 9 ton drobnicy. Polskim statkiem był holownik t-wa Wisła-Bałtyk w Tczewie o pojemności 24 t. r. brutto, który przybył był tu w drodze ze Szwecji ku ujściu Wisły na uroczystości tczewskie zeszłej niedzieli.

Wyszło w tygodniu 8 statków (7 parowców, 1 holownik) o łącznej ładowności 7 562 t. r. netto. Statki te wywiozły: 8 322 tony węgla, 2 746 ton cementu i żelaza (fiński par. Navigator — do Rio de Janeiro), oraz 573 pasażerów i 1 t. drobnicy (par. Pologne do Francji). Według narodowości statków na wyjściu było 1 polski, 4 szweckie, 1 fiński, 1 norweski, 1 francuski. Ruch portu gdyńskiego, jak widać, wzmaga się.

Gdańsk.

Przybycie „Estonji". 20-go przybyła tu z Nowego Yorku, z jednodniowem spóźnieniem „Estonja", parowiec Bałtycko-Amerykańskiej Linji, pod flagą duńską. Odjazd zapowiada się zgodnie z rozkładem na dziś.

Ruch portu gdańskiego za tydzień. Znaczne ożywienie daje się zauważyć w ostatnim tygodniu w porcie gdańskim. Zawinęły do portu 132 statki, w tej liczbie 108 parowców, 8 motorowców, 6 holowników, 7 lichtug morskich, 3 żaglowce z motorem. Wśród statków na wejściu były: 4 polskie (par. „Wawel", 2 holowniki i 1 lichtuga t-wa Wisła Bałtyk) 2 gdańskie, 20 duńskich, 28 szweckich, 56 niemieckich, 4 angielskie, 11 norweskich, 1 łotewski, 1 francuski, 1 holenderski, 1 fiński, 1 estoński, 1 belgijski. Z tych statków było: 87 próżnych, 2 do bunkrowania, 3 jako do portu ukrycia, 2 z pasażerami, 3 z pas. i drobnicą, 20 z drobnicą, 2 z rudą żelazną, 1 z pirytem, 1 z żużlem żelaz., 1 z fosfatem, 1 z drzewem i drobnicą, 1 z brykietami żelaznemi, 1 z resztą ładunku śledzi, 6 ze śledźmi.

Wyszło w ciągu tygodnia 129 statków morskich, w tej liczbie 114 parowców, 6 motorowców, 1 holownik, 2 lichtugi morskie, 5 żaglowców z motorem, 1 żaglowiec. — Pod względem narodowości statków było: 7 gdańskich, 23 duńskie, 32 szweckie, 45 niemieckich, 3 angielskie, 13 norweskich, 3 łotewskie, 2 fińskie, 1 estoński.

Wśród statków tych było: 5 próżnych, 2 z pasażerami, 2 z pasaż. i drobnicą, 16 z drobnicą, 1 z reszta drobnicy, **53 z węglem**, 1 z solą potasowa, **32 z drzewem**, 3 z drzewem i drobnica, 5 z cukrem, 4 ze spirytusem, 1 z reszta ładunku śledzi, 3 z ropą gazowa, 1 z nafta.

Wśród statków na wyjściu wydzielał się wielki motorowiec angielski Glena Moy (11 000 ton nośności), który odpłynął 15 b. m. z ładunkiem cukru polskiego i drobnicy do Władywostoku.

W ostatnim czasie silnie się wzmógł wywóz drzewa przez Gdańsk, oraz, w mniejszym stopniu — węgla.

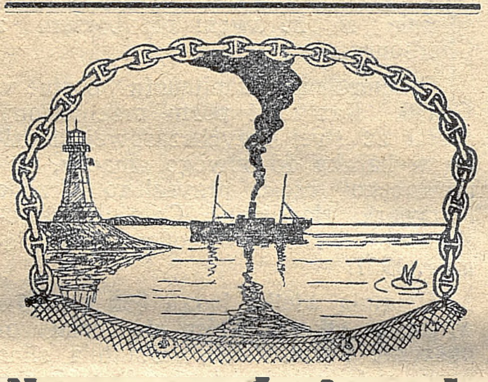
Holownik T-wa „Wisła - Bałtyk" Rybak, który rozpoczął holowanie lichtug „Edek" i „Stefek powrócił do Gdańska jako portu ukrycia. Holownik „Rybak", który opuścił port gdański 18-go, by holować lichtugi morskie „Edek i „Stefek" do Pargas (Finlandja) 19-go powrócił do Gdańska jako portu ukrycia. „Rybak" wyszedł ponownie z Gdańska i wrócił 20 z lichtugą „Stefek". Z powodu trudności lodowych w Pargas lichtuga pozostanie w Gdańsku.

Tczew.

Ruch statków T-wa Wisła - Bałtyk w Tczewie. Holownik „Rybak" z lichtugami morskiemi „Edek" i „Stefek" oraz holownik „Orkan" z lichtugami morskiemi „Antek i „Felek" znajdują się w podróży z 2400 ton węgla do Pargasu (Finlandja). Holownik „Bagatela" holuje do Tczewa próżne lichtugi morskie „Franek" i „Alek" z Karlshamnu (Szwecja). Holownik „Tyran" z lichtugami morskiemi „Wojtek" i „Wacek" jest w podróży z Tczewa do Göteborgu (Szwecja) z ładunkiem 1 250 ton węgla. Do Gdańska przybył z Hamburga holownik „Foka".

Ruch statków T-wa Wisła - Bałtyk w Tczewie. Największe z nowonabytych lichtug morskich przybyły już do Gdańska: 17-go „Janek" za holownikiem niemieckim Gladiator. 18-go „Jurek" za holownikiem Sambor. Lichtugi te będą odnowione w Gdańsku. Mają one po 1 100 ton nośności, przez co mają zagłębienie 3½ metra. Dla nich to konieczne są natychmiastowe prace pogłębienia ujścia pod Schiewenhorst. — Lichtugi morskie „Burek" i D. W. 701 zakończyły ładowanie w Tczewie i z ładunkiem 1 200 ton węgla za holownikiem Sambor udaja sie 21-go w podróż do Rönneby. Lichtugi Bronek i Walter (najęta) — również 21-go za holownikiem Bagatela z 1200 ton węgla do Sztokholmu. Lichtugi Bartek i Bolek są gotowe do odjazdu z Tczewa.

Zmiany w sposobie ładowania w Tczewie. W związku z przewidywanym pochodem lodów na dolnej Wiśle T-wo Wisła - Bałtyk spiesznie przygotowuje się do zmiany sposobu ładowania węgla. Wszystkie berlinki zafrachtowane zostają zwolnione. Ładowanie na statki morskie odbywać się będzie przy pomocy pasów transmisyjnych, zamówionych w Lipsku. Ładowanie dotychczasowemi sposobami będzie zachowane w miarę możności, obok nowego sposobu.



Nasz wywóz i wwóz morzem.

Dane prowizoryczne.

Objaśnienie skrótów: par. — parowiec, żagl. — żaglowiec, żagl. z mot. — żaglowiec z motorem, hol. — holownik, licht. — lichtuga (berlinka) morska, mot. — motorowiec.

Ang. — angielski, belg. — belgijski, duń. — duński, est. — estoński, fr. — francuski, fsk. — fiński, gd. — gdański, hld. — holenderski, lit. — litewski, łot. — łotewski, niem. — niemiecki, norw. — norweski, pol. — polski szw. — szwecki.

Maklerzy: (Art) — Artus, (B i S) — Behnke i Sieg, (Bg) — Bergenske, (D-S) — Danziger Schiffahrtskontor, (Gw.) — Ganswindt, (Hg.) — Hartwig, (Lcz) — Lenczat, (Pw) — Prowe, (Rhd.) — Reinhold.

Liczby oznaczają ładowność statków, w tonach netto (1 tona — 2,83 m^3).

Wywóz polskiego węgla przez port gdyński.
(8—15 grudnia).

8 gr.: szw. par. Ellen 948 do Gävle (P. A. M.).

10 gr.: norw. par. Sindbad 625 do Malmö (P. A. M.).

13 gr.: szw. par. Casablanca 638 do Randersu (P. A. M.), szw. par. Anna 714 do Varbergu (P. A. M.).

15 gr.: szw. par. Barbara 522 do Kopenhagi (P. A. M.).

Statki powyższe wywiozły łącznie 8 322,5 ton węgla.

Wywóz polskiego węgla przez port gdański.
(8—17 grudnia).

8 gr.: szw. par. Roslagen 823 do Norrköpingu (B i S), szw. par. Excelsior 841 do Gävle (Bg), szw. par. Osval Nancy 675 do Pargasu (B i S), duń. Nancy 675 do Paragasu (B i S), duń. żagl. z mot. Mogenskoch 284 do Rönne (Gw), duń. żagl. z mot. Jens 121 do Naxö (B i S), szw. par. Nordwest 628 do Göteborga (B i S), niem. par. Ortlinde 671 do La Rochelle (B i S), gd. par. Etzel 593 do Antwerpji (B i S), norw. par. Evere 185 do Ystadu (Bg).

9 gr.: fsk. par. Alexa 371 do Wiborga (Lcz), duń. par. Hans Tavsen 1093 do Rygi (Rhd), szw. par. Vira 252 do Helsingborga (Polsko Skand. T. Tr.), szw. par. Aina 772 do Malmö (B i S), łot. par. Kurland 428 do Kłajpedy (Bg), niem. par. Dione 657 do Pargasu (Art), duń. par. Middlehavet 778 do Helsingforsu (D — S), duń. par. Johann Jeansson 320 do Norrköpingu (Polsko-Skand.).

10 gr.: szw. par. Framnaes 753 do Mäntyluoto (Rhd), szw. par. Elsie 826 do Göteborga (B i S), norw. par. Borgvold 339 do Degershamnu (B i S), szw. par. Karing 518 do Odense (B i S), norw. par. Blink 1 120 do Haugesundu (B i S).

11 gr.: duń. par. Arnold Maersk 1182 do Göteborga (B i S), duń. par. Ellensborg 729 do Bordeaux (Rhd), szw. par. Baltitia 1 210 do Gävle (B i S), szw. par. Macedonia 1 207 do Gävle (Bg), szw. par. Ymer 602 do Halmstadu (Polskorot), niem. hol. Johann Heineke z licht. Marianne 339 i Irmgard 752 do Masnedsundu (B i S), szw. par. Kare 893 do Helsingborgu (B i S), szw. par. Elga 1 058 do Kopenhagi (Art.), ang. par. Spero 981 (Bg), norw. par. Dampseks 1 027 do Sundsvallu (B i S), łot. par. Pakri 739 do Tallinu (Befr.-Gesch).

12 gr.: szw. par. Ossian 894 do Helsingborgu (B i S), niem. par. Alt-Heidelberg 671 do Fredrikshavn (Rhd), norw. par. Niedereit 734 do Sundsvallu (Art.).

13 gr.: szw. par. Maj 1 144 do Helsingforsu (Art.), norw. par. Wannia 785 do Göteborga (B i S), szw. par. Juno 747 do Göteborga (Rhd), niem. par. Hild 851 do Drammen (Rhr), szw. par. Hebe 611 do Sundsvallu (B i S), łot. par. Kriws 822 do Helsingforsu (D—S), gd. par. Balticum 369 do Karlshamnu (B i S), norw. par. Borg 539 do Oslo (Pwe), norw. par. Rensfjell 656 do Wazy (Bg), szw. par. Karin 196 do Rönneby (B i S).

14 gr.: szw. par. Felicia 687 do Oxelösundu (Bg), szw. par. Elisabeth 568 do Karlskrony (Polsko-Skand), szw. par. Trygve 162 do Göteborga (B i S), duń. par. Borghild 431 do Kopenhagi (Rhd), łot. par. Kokness 1 044 do Rygi (D — S).

15 gr.: duń. par. Hermod 875 do Bordeaux (Bg, norw. par. Kull 796 do Bergen (B i S), szw. par. Pan 526 do Kostki (B i S), szw. par. Aurora 323 do Rönneby (Bg), szw. par. Irene 288 do Karlskrony (B i S), duń. par. Haffnia 1 159 do Kopenhagi (B i S), szw. par. John Sundsvall 1 301 do Göteborga (Bg), szw. par. Störney 74 do Simris-

hamnu (B i S), duń. par. Hamlet 804 do Dordrechtu (Shaw).

16 gr.: niem. par. Johanna Lehmann 735 do Göteborga (B i S), szw. par. Oden 732 do Hudiksvallu (B i S).

17 gr.: szw. par. Sirius 467 do Malmö (B i S), szw. par. Gylsboda 135 do Raa (B i S), szw. par. Forsvik 698 do Sztokholmu (Polsko-Skand), niem. par. Helmwige 669 do Le Havre (B i S), szw. par. Hetströmen 208 do Ystadu (B i S), fr. par. G. Emembouc 1 202 do Rouen (Hansa), niem. hol. H. Peters 10 z licht. Frieda Peters 425 i Anna 409 do Horsensu (Art), szw. par. Gudrun 485 do Norrköpingu (B i S).

Statki powyższe wywiozły łącznie 107 000 ton węgla.

Wywóz polskiego drzewa przez port gdański.

(8—17 grudnia).

8 gr.: niem. par. Kasimir 260 do Lubeki (Rhd), duń. żagl. Jens Nielsen 169 do Douglasu (Bg), duń. par. Oerneborg 1 055 do Manchesteru (Bg), niem. par. Indra 756 do Antwerpji (D—S), duń. par. Alladin 1 038 do Rouen (D—S).

9 gr.: niem. par. Elsa 335 do Kingslynu (Rhd), norw. par. Lom 719 do Westhartlepoolu (Bg), duń. par. Martin Karl 828 do Londynu (Bg), niem. par. Cewea 370 do Lowestoftu (Rhd), niem. par. Toreador 378 do Londynu (Bg), gd. par. D. Siedler 256 do Westhartlepoolu (Rhd).

10 gr. gd. par. Marie Siedler 221 do Amsterdamu (Rhd), gd. par. Echo 555 do Grangemouth (B i S), niem. par. Renate 508 do Goole (Rhd), niem. par. Käthe 266 do Hamburga z drz. i tow. (Pwe), duń. par. Holland 720 do Hull (Bg).

11 gr.: szw. par. Mollösund 135 do Sztokholmu z drz. i tow. (Thor Hals), duń. par. Skanderborg 1 156 do Liverpoolu (Bg), duń. par. Dannefeld 724 do Kardyfu (Shaw), norw. par. Rodskjar 1 720 do Gandawy (D—S), niem. par. Spitzberg 154 do Rönneby (Gw), norw. par. Oddvar 1 133 do Londynu (Bg), duń. par. Olga S. 1 035 do Grangemouth (D—S).

12 gr.: niem. mot. Dietrich Boonekamp 582 do Dunkerki (B i S), duń. par. Fiducia 958 do Antwerpji (Befr. Gesch), niem. par. Joachim Zelck 674 do Goole (B i S),

14 gr.: duń. par. Skodsborg 850 do Manchesteru (Bg), niem. par. Anni Ahrens 554 do Antwerpji (Pwe), gd. par. Edith Bosselmann 291 do Gravelines (Rhd), niem. par. Elina 369 do Sjurhamnu (Wolff), niem. par. Greta 378 do Altony (Rhd), szw. par. Kullen 276 do Sztokholmu z drz. i tow. (Thor Hals).

15 gr.: niem. hol. Enak z licht. Hamfelde 677 i Hohenfelde 710 do Rotterdamu (D—E), gd. par. Mottlau 430 do Calais (B i S), niem. par. Marie Ferdinand 923 do Garstonu (B i S), ang. par. Eston 791 do Antwerpji aBg).

16 gr.: niem. par. Gratia 1 300 do Gandawy (B i S), duń. par. Jägersborg 727 do Londynu (Bg).

17 gr.: niem. par. Planet 478 do Tynedocku (Rhd), niem. par. Elbing I. 251 (D—S), niem. par. Elfride Charlotte Becker 378 do Yarmouth z podkładami (Rhd).

Statki powyższe wywiozły łącznie 114 100 m³ drzewa.

Wywóz polskiego zboża przez port gdański.

(8—17 grudnia).

15 gr.: niem. par. Mineral 309 do Rotterdamu (Rhd), niem. żagl. z mot. Ingeborg 84 do Malmö (Bg), niem. par. Stella 333 do Antwerpji (Pwe).

Statki powyższe wywiozły łącznie 750 ton zboża.

Wywóz polskiego cukru przez port gdański.

(8—17 grudnia).

8 gr.: szw. mot. Alca 290 do Sztokholmu (B i S).

10 gr.: szw. par. Eva 258 do Sztokholmu (B i S).

11 gr.: szw. par. Heros 652 do Landskrony (Scand. Lev. L.).

12 gr.: niem. par. Gringerde 406 do Amsterdamu (B i S).

14 gr.: szw. par. Aros 493 do Landskrony (Scand. Lev).

15 gd.: ang. mot. Glena Moy 4 056 do Władywostoku z cukrem i tow. (Worms), fsk. par. cyst. Frama 93 do Oslo z melasą (Scharenbg).

Statki powyższe wywiozły łącznie 7 400 ton cukru.

Wywóz polskich produktów naftowych przez port gdański.

(8—17 grudnia).

8 gr.: niem. par. cyst. Julius Rütgers 443 do Kopenhagi z ropą gazową (Scharenbg.).

10 gr.: duń. par. cyst. Dania 588 do Nakskov z ropą gazową (B i S).

16 gr.; niem. par. cyst. Wollin 1 027 do Londynu z naftą (Scharenbg).

17 gr.: niem. par. cyst. Grete Glad 294 do Rygi z naftą (Scharenbg), niem. par. cyst. Ostsee 121 do Sztokholmu z ropą gazową (Scharenbg).

Statki powyższe wywiozły łącznie 4 900 ton prod. naftowych.

Wwóz rud i minerałów przez port gdański. (1—7 grudnia).

8 gr.: norw. par. Altstad 1 894 z Bony z fosfatem (Warta).

9 gr.: niem. par. Pommern 2 202 z Stratoni z pirytem (Rhd), duń. par. Nordöst 557 z Kopenhagi z żużlem żelaznym (D—S).

12 gr.: niem. par. Hildegard z Sztokholmu z rudą (Schenker), norw. par. Speed z Oslo rudą (B i S),

13 gr.: niem. par. Venetia 506 z Kopershamnsviku z brykietami żelaznymi (Schenker).

16 gr.: szw. par. Botte 878 z Oxelösundu z rudą (Lcz).

17 gr.: szw. par. Helios 924 z Sztokholmu z rudą (Schenker).

Statki powyższe przywiozły łącznie 20 200 ton subst. mineralnych.

Ruch tow. w porcie gdańskim w pierwszej dekadzie grudnia.

WYWÓZ: Prod. mineralne: węgiel 126 206, sól 350, parafina 1 247, cement 657, oleje 11 773, sól potasowa 650, soda 173, asfalt 43, żelazo 75.

Prod. roślinne: jęczmień 1 404, owies 50, żyto 300, ow. strączkowe 233, słód 10, cukier sur. 2 760, rafinada 18 425, melasa 320, wytłoki buraczane 200, drzewo 29 619, koniczyna 92, smoła drzewna 149, rzepak 300, rzepik 3, mąka żytnia 30.

Prod. zwierzęce: świeże mięso 491, jaja 33, bydło żywe 108, skóry 41.

WWÓZ: Prod. mineralne: fosforyt 5 950, mączka Thomasa 250, kamienie 560, węgiel 680, ruda żelazna 3 170, maszyny 72.

Prod. roślinne: ryż 592, żywica i kalafonja 67, oleje 561, garbnik kwebracho 69.

Prod. zwierzęce: smalec 189, śledzie sol. 3 788, tłuszcze 317, skóry sol. 267.

Wodostany Wisły.

Grudzień	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20		
Kraków	—206	— 54	— 9	— 42	— 82	—116	—146	—166	—146	—100	—	—
Zawichost	106	117	125	265	257	232	210	191	181	178		
Warszawa	133	145	153	162	205	300	300	266	240	220		
Płock	115	117	124	131	137	159	224	234	215	198		
Toruń	117	119	123	137	148	161	198	294	316	282		
Fordon	130	132	132	144	154	162	182	272	314	298		
Tczew	100	88	86	87	96	112	128	150	244	316		
Ujście (Schiewenh.)	240	256	268	270	280	298	268	260	280	250		

Ruch okrętów przewidywany.

Rozkład linji pasażerskiej Havre-Gdynia.

Do Gdyni zawinął, zawinie data	skąd	Z Gdyni odpłynie dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okrętowe
12. 1.	z Le Havre	do Le Havre	8. 1.	S. S. Pologne	Cie Generale Transatlantique
29. 1.	„ „	„ „	30. 1.	„	

Ruch okrętowy w porcie gdańskim.

Do Gdańska zawinął, zawinie data	skąd	Z Gdańska odpłynie dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okręt. wzgl. makler
19. 12.	z Nowego Jorku	do Nowego Jorku	23. 12.	Estonia	Balt. America Line
7. 1.	„ Nowego Jorku	„ Nowego Jorku	11. 1.	Lituania	„ „
28. 12.	„ Londynu	„ Kłajpedy i Lipawy	28. 12.	Baltara	United Balt. Corp.
31. 12.	„ Lipawy	„ Londynu	31. 12.	„	„

Redaktor Józef R. Klejnot. Nakładem wydawnictwa „Żeglarz Polski“. Odbito w drukarni „Pielgrzyma“ w Pelplinie.